ROK XVIII Warszawa, Luty 1937 r. Nr. 2 (262)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: **Warszawa, Chmielna 9 m. 9**, tel. 595-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O. 3585.** Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

ZEW KRWI PRZELANEJ

Znowu polała się krew na torach P. K. P., znowu zapłacili życiem i zdrowiem ci, którzy z ufnością powierzyli nam, pracownikom kolejowym, swoje bezpieczeństwo, znowu powędrowały do kryminału, zwanego aresztem zapobiegawczym, trzy świeże ofiary swojego zawodu pociągnięte do tej, prawdziwej i namacalnej, odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu.

Jest wśród nich, domniemanych sprawców katastrofy z dnia 15.I.1937 w Mysłowicach, także i nasz kolega, maszynista rozbitego pociągu, który przypadkiem uratował życie po to, aby utracić wolność i przeżyć następnie całą, bezdenną tragedię człowieka oskarżonego o, nieumyślne coprawda, ale zawinione spowodowanie śmierci i kalectwa swych bliźnich. Winę jego i współtowarzyszy jego niedoli rozpatrzy sąd, ocenią komisje dyscyplinarne, miejmy nadzieję, dokładnie i wszechstronnie, patrząc nie tylko w martwą literę przepisów lecz także i w duszę pracownika który, mimo ciążące na nim obowiązki, jest tylko człowiekiem, podlega ludzkim słabościom i może się mylić po ludzku. Uważamy tedy za swój obowiązek wstrzymać się w tej chwili od omawiania przebiegu i przyczyn tego właśnie wypadku.

Idźmy jednakże za słuszną i rozumną inspiracją p. Ministra Komunikacji, poszukajmy spokojnie i po męsku przyczyn ogólnych, które powodować mogą i powodują katastrofy. Wzywa nas do tego niewinnie przelana krew, wzywa nas nasz obowiązek, tym świętszy i poważniejszy, że reprezentujemy tę właśnie gałąź pracowników, która odpowiada za bezpieczeństwo ruchu w pierwszym rzędzie i to nie tylko przed sądem i przed władzami lecz przede wszystkim i nade wszystko przed własnym swoim sumieniem.

Z prawdziwą satysfakcją a często z głębokim wzruszeniem czytaliśmy głosy prasy i notatki dziennikarskie o katastrofie mysłowickiej. Skrawione i obandażowane ofiary katastrofy leżąc w bólu na łożu szpitalnym nie miały żalu, nie miały pretensji do oficjalnych winowajców. „Nie oni winni, lecz „porządki" winne" — mówił jeden z tych nieszczęśliwych. Prasa, zwłaszcza ta poważniejsza i nie polująca na tanią sensację zaniechała wreszcie bezkrytycznego oskarżania i potępiania pracowników służby wykonawczej i sięgnęła w rozważaniach swoich głęboko do źródeł zła, do wielu objawów, które uchodziły dotąd uwadze opinii publicznej.

Tym nie mniej jednak zawsze jeszcze brak jest zrozumienia rzeczy w tym względzie najważniejszej: Pociąg, to masa o poważnym ciężarze a masa ta rusza się i to szybko. Kolej to ruch, to zespół maszyn i urządzeń kierowanych przez ludzi, a nie ma przecież nigdzie takiego kompleksu podobnych urządzeń, w którym nie zdarzałyby się wypadki. Są one rzeczą codzienną i — powiedzmy otwarcie — nieuniknioną w każdej fabryce, w każdej niemal pracowni, w każdym rodzaju komunikacji. Rozumie to wcale dobrze opinia publiczna — jeśli nie chodzi o koleje. Weźmy dla przykładu ostatnią katastrofę lotniczą. Samolot spadł, rozbił się, spłonął, poginęli i poranieni zostali pasażerowie. No cóż? Wypadek, nieszczęście. Obmarzło i basta! Pilot? Oczywiście, robił co było w jego mocy, ale nie zdołał zapobiec katastrofie. Jakoś nikt się nie pytał czy są w lotnictwie jakieś paragrafy i artykuły i czy je pilot przestrzegał, jakoś nikt nie twierdził, że „powinien był zobaczyć", „przewidzieć", „zorientować się". I nikt go ani dla dobra śledztwa ani dla uspokojenia opinii publicznej nie zamknął do kozy. Publiczność rozumie, że kto lata samolotem ten naraża się na niebezpieczeństwo katastrofy, wie, że w lotnictwie wypadek jest możliwy i nie stanowi jakiegoś zdarzenia nadprzyrodzonego, lecz objaw zupełnie naturalny.

W kolejnictwie nie ma wypadków, są tylko zbrodnie, występki i wykroczenia. Tu już nie wystarczają te ofiary, które wyciągnęło z pod gruzów pociągu. Trzeba koniecznie stworzyć ofiary dodatkowe, zamknąć je do kryminału, odebrać im szelki i krawaty i puścić w ruch karzącą ręką sprawiedliwości, aby wziąć na nich odwet w imieniu społeczeństwa i odstraszyć kogo należy przed popełnianiem nowych katastrof kolejowych.

Jeśli tak jest istotnie — wielka w tym wina naszych władz kolejowych. One to właśnie nastawiły w ten sposób opinię publiczną, one, przy każdej nadarzającej się sposobności, piętnowały słowem i piórem „winowajców" po to aby z siebie zrzucić odpowiedzialność, aby wykazać, że wszystko jest w porządku, że wszystko jest urządzone należycie i przewidziane rozumnie, a tylko ten zbrodniarz, maszynista czy zwrotniczy zawinił, bo wykroczył przeciw-

ko mądrym i nieomylnym przepisom. Wszakże wystarczy aby wagon wykoleił się jedną osią a już zjawia się policja, spisuje się protokół, odbywa się rozprawa sądowa, nieraz kilkakrotnie, wzywa się świadków i biegłych — słowem — nie wypadek, lecz występek. W długoletniej praktyce naszej, w której przewinęły się przez nasze ręce tysiące wypadków nie zanotowaliśmy ani jednego, któryby uznany został przez władze kolejowe poprostu za wypadek; zawsze był winien, jak nie ten, to inny pracownik, zawsze znalazł się odpowiedni, najczęściej zaś pewien t. zw. „gumowy" paragraf (§ 19 pragmatyki) i zawsze „winowajca" ponosił odpowiednią karę.

Świadomi czy mimowolni twórcy tej atmosfery nie przypuszczali, że zemści się ona wkrótce i na nich samych, że opinia publiczna zniecierpliwi się wreszcie ustawicznym oskarżaniem pracowników służby wykonawczej i że — jeśli już zawsze winny być musi — zacznie go szukać w wysokich sferach administracji kolejowej i — co gorsze — że go tam znajdzie.

Na szczęście, minęły już czasy p. Franka (nie tego hiszpańskiego, ale naszego rodzimego, który był ongi dyrektorem departamentu ruchu w M. K.), a stanowisko p. Ministra Komunikacji wobec tej i wobec poprzednich katastrof pozwala spodziewać się, że nastała pora i otworzyła się możliwość badania wszystkich przyczyn, powodujących katastrofy i poszukiwania wszystkich winowajców bez względu i bez niewczesnego szacunku dla rangi i stanowiska.

Niejednokrotnie już omawialiśmy na tym miejscu obszernie a bez widocznego skutku pewne zjawiska i pewne zarządzenia które, oddziaływując szkodliwie na stan psychiczny pracownika i stwarzając niebezpieczne warunki pracy mogą się stać i bywają rzeczywiście przyczyną wielu katastrof. Nie mamy możności powtórzyć wywody nasze w tej chwili ani nawet zrekapitulować je tutaj w skróceniu. Uważamy jednakże za swój obowiązek wskazać choć z grubsza kierunek prac badawczych nad przyczynami katastrof. Wierzymy mocno, że prace te będą podjęte i prowadzone nie według dotychczasowych, bezdusznych i jałowych schematów, lecz z dobrą a silną wolą dotarcia do źródeł zła i wykorzenienia go od podstaw.

W tej myśli wskazujemy przede wszystkim, że miarą bezpieczeństwa i porządku ruchu kolejowego nie jest i nie powinna być ilość i rozmiar wydanych papierków i obowiązujących przepisów, paragrafów, instrukcyj, tudzież wyjaśnień zmian i uzupełnień do nich. Jest wręcz przeciwnie: im więcej papierów, rozkazów, nakazów i zakazów im więcej gróźb, im bardziej bezmyślna i szablonowa, choćby przytym i najbardziej surowa praktyka karania i „wieszania" — tym gorzej. Tylko krótkie, jasne i wciąż jednakie przepisy ruchu i sygnalizacji stwarzają pomyślne warunki bezpieczeństwa. Wydawania wszelkich, tutaj najzupełniej zbytecznych i z reguły szkodliwych, okólników i uzupełnień a zwłaszcza dokonywania co tydzień nowelizacji podstawowych przepisów należałoby właściwie zabronić pod surowymi karami. A wreszcie dostarczyć należy te przepisy tym, którzy je stosować mają i nie żałować na to ani trudów ani kosztów.

Powtóre: oszczędności. Muszą być stosowane rozumnie, po głębokim namyśle, w którym nie cyfrowe efekty lecz wymogi bezpieczeństwa ruchu powinny być wysunięte na plan pierwszy. Strzec się należy pogoni za łatwymi efektami, które, jakżeż często prowadzą tylko do rezultatów pozornych i okupione być muszą nie tylko stratami materialnymi lecz i stratą moralną jaką jest niewątpliwie dla P. K. P. każda katastrofa.

Następnie: czas pracy. Ustanowiony został po to właśnie aby pracownik mógł odpowiadać za prawidłowe pełnienie swoich obowiązków, nie jest żadnym wymysłem rozwydrzonego partyjnictwa ani karygodnym uroszczeniem personelu, lecz stanowi jedną z najważniejszych gwarancyj bezpieczeństwa ruchu. Ponieważ ni groźby, ni prośby nie mogą jakoś powstrzymać pp. administratorów przed łamaniem obowiązujących w tym względzie przepisów proponujemy tytułem próby po każdej katastrofie zamykać do kozy razem z maszynistą i zwrotniczym choćby na 3 tygodnie tylko tego naczelnika lub zawiadowcę, który zmusił, skłonił lub namówił pracownika do pracy ponad normę.

A wreszcie, by nie wykraczać poza sprawy najogólniejsze, — pamiętać należy zawsze, że pracownik ma nie tylko ciało, które można zaaresztować, nie tylko czapkę do salutowania, nie tylko pięty do stawania na baczność, nie tylko grupę, którą mu można odebrać i uposażenie, z którego łatwo potrącić grzywny i odszkodowania. Ma on ponad to także i swą ludzką oraz obywatelską godność, posiada świadomość należnych sobie praw i ciążącej na sobie odpowiedzialności. Czego nie dokona, czemu nie zapobiegnie poczucie obowiązku tego nie uratuje żadna powierzchowna dyscyplina.

Jest obowiązkiem i to najważniejszym choć równocześnie i najtrudniejszym, wszystkich władz od najwyższych do najniższych to poczucie w pracowniku wzmacniać i pielęgnować. Trzeba w tym celu aby kolejarz polski przestał raz wreszcie być poddanym czy podkomendnym swoich bliższych i dalszych przełożonych, a stał się znowu pracownikiem państwowym, posiadającym nie tylko obowiązki lecz korzystającym również z pełni praw człowieka i obywatela.

STANOWISKO ZWIĄZKU
WOBEC PRZEPISÓW O GODZINOWYM

Prezydium Związku, przestudiowawszy nowe przepisy o godzinowym na podstawie materiałów dostarczonych przez Zarządy Kół i Okręgów i opierając się na stanowisku zajętym w tej sprawie przez Zarząd Główny wystosowało do p. Ministra Komunikacji memoriał, który podajemy poniżej w pełnym jego brzmieniu *). Spodziewamy się, że jeszcze w ciągu bieżącego miesiąca będziemy mieli możność przedstawić postulaty nasze p. Ministrowi osobiście. O rezultatach audiencji nie omieszkamy powiadomić bezwłocznie członków naszego Związku i czytelników „Maszynisty".

Do
PANA MINISTRA KOMUNIKACJI
w Warszawie.

Dotyczy: przepisów o dodatku godzinowym dla drużyn parowozowych.

Sześciomiesięczny okres prób i doświadczeń nad nowym systemem obliczania należności drużyn parowozowych za czas spędzony w drodze na parowozie, zakończony został w miesiącu ubiegłym wydaniem Rozp. M. K. z dnia 30.XII 1936 r. Nr 6/40/13/36, Dz. Urz. M. K. Nr 70, poz. 360, z mocą obowiązującą od dnia 1 grudnia 1936 roku.

Rozporządzenie to, wprowadzone w miejsce uchylonego równocześnie Rozp. M. K. z dnia 30 maja 1936 r. Dz. Urz. M. K. Nr 33, poz. 162, które wzbudziło wśród personelu parowozowego tak wiele zastrzeżeń, jest niewątpliwie wyrazem pewnego postępu, albowiem uwzględnia niektóre uwagi i wnioski, przedłożone na polecenie pana Ministra przez naszą organizację właściwym organom M. K. Dotyczy to przede wszystkim przyznania prawa do dodatku godzinowego za czas przyjęcia i zdania parowozu, za czas pobytu w stacji zwrotnej, oraz za czas jazdy celem objęcia lub po oddaniu służby. Poza tym omawiane zarządzenie zredagowane jest staranniej niż poprzednie i uwzględnia wiele okoliczności poprzednio przeoczonych lub pominiętych.

Mimo to, po dojrzałej rozwadze i w pełnym poczuciu obowiązku współdziałania z dobrą wolą z M. K. w trudnym dziele usprawnienia gospodarki kolejowej, nie możemy uznać rozporządzenia tego za zadawalające i za odpowiadające należycie uzasadnionym, minimalnym postulatom personelu parowozowego, a to następujących powodów:

CEL REFORMY.

Bezpośrednio po wprowadzeniu w życie reformy systemu obliczania dodatków służbowych dla personelu parowozowego, t. j. w początkach lipca 1936 r. wyjaśnił Pan Minister publicznie cel, do którego reforma ta miała zmierzać. Według tego oświadczenia, było zamiarem Pana Ministra uprościć poprzednio obowiązujące, zagmatwane przepisy, nie zaś obniżać poziom życiowy maszynistów przez znaczną redukcję ich zarobków. Oczywiście, przy zasadniczej zmianie systemu nie sposób uniknąć różnic zarówno na korzyść, jak i na niekorzyść personelu, jednak dążeniem Pana Ministra jest, aby i nieuniknione zyski były nieznaczne i konieczne straty — niewielkie, albowiem zamiarem M. K. jest zyskać oszczędności nie na zarobkach personelu, lecz na uproszczeniu manipulacyj administracyjnych i rachunkowych.

To oświadczenie Pana Ministra, poparte wydaniem zarządzeń, ograniczających straty personelu w okresie przejściowym do 20, następnie zaś do 10% spotkało się wśród per-

*) Przedruk i przeróbki — dla B. B. Z. M. wzbronione.

sonelu parowozowego z pełnym zrozumieniem. Miarą dojrzałości obywatelskiej i wyrobienia społecznego pracowników parowozowych jest fakt, że nie podniósł się w ich gronie ani jeden głos protestu przeciwko zniesieniu systemu poprzedniego, oraz że idea uproszczenia administracji i manipulacyj rachunkowych przez wprowadzenie „godzinowego" spotkała się wśród nich, nawet mimo strat, jakich z tego powodu doznali, z pełnym uznaniem.

Nie ulega jednakże, zdaniem naszym, wątpliwości, iż organy M. K., którym powierzono opracowanie odpowiednich projektów, zdążały, niezależnie od celów, wskazanych przez P. Ministra ponadto do innego celu. Starały się one mianowicie nie tylko o uproszczenie manipulacyj administracyjnych i rachunkowych, lecz zdążały nadto do przeprowadzenia przy tej sposobności planowej obniżki zarobków. Zamiar taki żywiła już w jesieni roku 1935 Komisja Usprawnienia Kolejnictwa, która przeprowadzała odpowiednie obliczenia. Ujawnił się on poza tym w tekście Rozp. M. K. z dnia 30 maja 1936 r. tak dobitnie, iż pod naciskiem wywołanego w nim wrażenia zaszła konieczność ograniczenia strat personelu parowozowego do 20, pozatem zaś do 10%. Wreszcie tylko taki cel usprawiedliwić może obniżkę „godzinowego" na manewrach, oraz zniżenie stawek dodatku wagonowo - strefowego na kolejach wąskotorowych. Z dalszej treści niniejszego pisma okaże się dowodnie, że również i w nowym, poprawionym obecnie systemie zamiar ten nie został zaniechany, lecz urzeczywistniony został w postaci obniżek, które bynajmniej nie są nieuniknioną konsekwencją zmiany systemu, lecz objawem świadomej woli obniżenia zarobków personelu i uzyskania oszczędności także i tą drogą.

Jesteśmy przekonani, iż w ten sposób personel wykonawczy M. K. działał niezgodnie z intencjami Pana Ministra i doprowadził do rezultatów, które nie dadzą się pogodzić ani z literą, ani z duchem Jego oświadczeń. Ponad to, personel parowozowy nie może pogodzić się z świadomym obniżaniem swoich zarobków w chwili obecnej, w której, z uwagi na rosnącą niepokojąco drożyznę i spowodowany tym znaczny wzrost kosztów utrzymania, narzuca się z siłą oczywistości raczej konieczność podwyższenia uposażeń, względnie uchylenia nałożonych na pracowników obciążeń. Znane jest powszechnie wyniszczenie ekonomiczne pracowników państwowych, wywołane subskrypcją pożyczek państwowych, dotkliwą, a z gruntu niesprawiedliwą, i krzywdzącą reformą uposażeń z 1934 roku, nałożeniem podatku specjalnego, oraz ustawicznymi i coraz to nowymi ofiarami na pomoc zimową i na rozmaite inne cele. Nie mniej dotkliwym jest również ustawiczne ograniczanie uprawnień pragmatycznych i emerytalnych, z bezzasadnym pozbawieniem pracowników parowozowych prawa do półtorakrotnego zaliczania czasu służby na cele. W tych warunkach pracownicy parowozowi, aczkolwiek rozumieją dobrze ciężkie położenie finansowe Państwa i przedsiębiorstwa P. K. P., to jednak nie mogą zrozumieć, dlaczego sanacja budżetu Kolei ma się odbywać zawsze i wyłącznie tylko kosztem pracowników, zwłaszcza że równocześnie istnieją fundusze na rozmaite, nie zawsze niezbędnie konieczne, a często wątpliwej wartości inwestycje. Dlatego też zwracamy się do Pana Ministra z prośbą o wydanie polecenia ponownego przeliczenia stawek „godzinowego" w ten sposób, aby wyeliminowano z kalkulacji świadomy zamiar obniżenia zarobków i, aby dzięki temu stało się zadość zapewnieniom i oświadczeniom Pana Ministra.

SYSTEM.

Myślą przewodnią reformy systemu obliczania należności za czas służby na parowozie jest wprowadzenie, zamiast stosowanych poprzednio dodatków godzinowych i kilometrowych, jednolitego „godzinowego", płaconego w zasadzie, według pierwotnego zamiaru autorów, tylko za rozkładowy czas jazdy. W poprzednim memoriale, dotyczącym tej sprawy (pismo nasze z dnia 28 lipca 1936 r. Pp/I) oraz w toku licznych konferencyj, przeprowadzonych na omawiany temat z właściwymi organami M. K., podnieśliśmy przeciwko zasadzie opłacania „godzinowego" tylko za rozkładowy czas jazdy tak wiele poważnych zarzutów, iż nie mógł on ostać się w swej pierwotnej formie. Po przyznaniu dodatku za czas przyjęcia i zdania parowozu, za czas postoju w stacji zwrotnej i za czas dojazdu lub powrotu ze służby bez parowozu nie pozostało z pierwotnego systemu już prawie nic, poza pominięciem czasu pobytu w parowozowni obcej po oddaniu parowozu. Mimo to autorowie omawianego pomysłu nie dali się przekonać, iż, oprócz ich własnego, istnieć mogą i istnieją rzeczywiście także i inne pomysły i systemy, prowadzące do uproszczenia manipulacyj administracyjnych i rachunkowych, a wskutek tego trzymali się z uporem swojej koncepcji, która w chwili obecnej nie posiada już wewnętrznej konsekwencji. Upór ten wypada dla P. K. P. bardzo kosztownie. Zapłacono za omawianą koncepcję znaczne sumy tytułem kosztów kilkunastomiesięcznych prac badawczych w biurze i w terenie, a mimo to nie zdołano zapobiec przykrej konieczności nowelizowania i poprawiania rezultatów tak żmudnej i długotrwałej pracy zanim jeszcze pierwsze rozporządzenie o „godzinowym" wogóle zdołało wejść w życie. Przez następnych sześć miesięcy obliczano „godzinowe" według dwóch, a nawet według trzech systemów, zachodziła bowiem konieczność obliczania stosownych procentów i odliczania ich od należności, ustalonych według starego systemu. Personel, zatrudniony przy obliczaniu dodatków musiał być zwiększony o 50% a gdzieniegdzie nawet i o 100% mimo to jednak wypłata należności ulegała opóźnieniu. Zachodziła ponad to potrzeba zwoływania kilkakrotnych konferencyj rachmistrzów i referentów, wydawania licznych okólników, instrukcyj i wyjaśnień, a nawet organizowania specjalnych biur statystyczno-rachunkowych dla obliczania „godzinowego", a procedura ta nie tylko, że nie została zakończona ostatecznie wydaniem zarządzenia M. K. z dn. 30.12.1936 r., lecz trwa nadal i trwać będzie zapewne długie jeszcze miesiące, zanim da się odczuć zamierzone uproszczenie manipulacyj rachunkowych. Personel parowozowy obserwując to wszystko nie może się oprzeć wrażeniu, iż odbywało się to częściowo na jego koszt w formie obniżki należności w okresie próbnym o 20 wzgl. o 10% i jest z tego powodu rozgoryczony, albowiem uważa, iż eksperymenty te nie były i nie są bezwzględnie konieczne.

Aczkolwiek tedy nie brakło ani czasu ani funduszów na należyte przeprowadzenie reformy i aczkolwiek staraliśmy się w wszelki dostępny nam sposób o zmianę podstawowych zasad, na których reforma ta została oparta — utrzymała się w mocy koncepcja opłacania dodatku godzinowego w zasadzie za rozkładowy czas jazdy. Istniejące od tej zasady wyjątki nie naruszają jej istotnego sensu tak, że pozostała ona myślą wytyczną i trzonem nowego systemu. Autorowie tego pomysłu nie dali się przekonać jak bardzo zasada ta jest nieżyciowa, jak mało liczy się z rzeczywistymi warunkami pracy parowozowej i jak mało wobec tego nadaje się do praktycznego zastosowania. Nie liczy się ona z faktem iż np. jeśli chodzi o pociągi towarowe jazda według rozkładu nie jest regułą, lecz wyjątkiem. Nie brano również pod uwagę, iż opóźnienia pociągów towarowych są również zjawiskiem normalnym i że nasilenie tego zjawiska jest bardzo znaczne. Z posiadanych pod ręką przykładów przytoczymy jeden: z 43 par pociągów towarowych obsługiwanych przez jedną, znaną nam parowozownię ani jeden nie przyjeżdża według rozkładu jazdy, a w jednym tylko dniu 9.XII 1936 r. miały parowozy, obsługujące te pociągi, ogółem 9.028 minut opóźnienia. Nie uwzględniono również i tego, że rozkładowy czas jazdy nie pokrywa się z czasem rzeczywistym nie tylko wskutek okoliczności przypadkowych, lecz często także i zgodnie z planem pracy, np. w wypadkach planowej zmiany numeracji pociągów. I tak np. zmiana taka odbyła się na odcinku od Szczęśliwic do Otwocka dwukrotnie. W tych warunkach odmowa wypłacania „godzinowego" za opóźnienia krótsze niż dwie godziny, tudzież omówiona poniżej dokładnie odmowa zapłaty za postój w stacji, w wypadkach zmiany numeracji pociągów nie da się należycie usprawiedliwić i świadczy o sztuczności omawianego systemu i o tym, że nie jest on należycie dostosowany do rzeczywistych warunków pracy parowozowej.

Z niewiadomych również powodów nie chcą autorowie zasad przewodnich nowego systemu uznać prawa drużyn parowozowych do dodatku za czas odpoczynku w parowozowni zwrotnej. A przecież nie można zaprzeczyć, że „godzinowe" jest i powinno być ekwiwalentem diet za wyjazdy służbowe i że służyć ma na pokrycie zwiększonych wydatków, które ponosi każdy bez wyjątku pracownik, zmuszony do przebywania poza stałą siedzibą służbową. Nikomu nie przyszło jeszcze na myśl płacić np. pracownikom administracji kolejowej diety tylko za czas rzeczywistej pracy w obcej miejscowości i odmówić im diet za godziny zużywane na wypoczynek po pracy, na spożywanie posiłków, na sen i t. d. Dość, że pracownik taki wyjechał do obcej miejscowości i zmuszony był w niej przebywać, aby mu wypłacać diety za cały czas nieobecności, poza stałym miejscem służbowym. Nie możemy zrozumieć dlaczego właśnie pracownicy parowozowi mają mieć w tym względzie prawa ograniczone i dlaczego im tylko nie można przyznać dodatku za czas wypoczynku w obcej miejscowości. I znowu autorowie przepisów nie chcieli widocznie wziąć pod uwagę, iż czas pobytu w parowozowni zwrotnej stanowi z reguły bardzo poważny procent ogólnego czasu nieobecności w miejscu stałego zamieszkania, że wpływa on rozstrzygająco na koszty wyjazdu i, że pominięcie tego czasu uniemożliwia sprawiedliwe określenie stawek dodatku.

Konsekwencja, z jaką trzymały się właściwe organy M. K. opisanych wyżej koncepcyj motywowana była wobec nas jednym tylko argumentem: ma być niezbędnym, aby administracja wiedziała z góry ile, za jaki pociąg zapłacić musi „godzinowego". Nie przeczymy bynajmniej, iż możność takiego przewidywania prowadzi rzeczywiście do pewnego usprawnienia administracji oraz do ułatwienia obliczeń, wątpimy jednakże czy to się w rezultacie opłaci, a zwłaszcza czy prowadzi to rzeczywiście do uproszczenia systemu, a więc do osiągnięcia celu, do którego zmierzał Pan Minister. Pod naciskiem konieczności doprowadziła omawiana zasada do wprowadzenia sztywnych i nieżyciowych, teoretycznych norm czasu przyjęcia i zdania parowozu, oraz do zróżniczkowania stawek, a w rezultacie zamiast jednego, choć skomplikowanego, systemu mamy tyle systemów, ile parowozowni istnieje, a nawet ile pociągów kursuje na P. K. P. Istnieją odmienne stawki za czas jazdy, odmienne za czas postoju, jeszcze inne za jazdę w charakterze pasażera, a pracownicy, zatrudnieni w jednakich warunkach otrzymują różne wynagrodzenie, zależne nie od czasu i charakteru swej pracy, lecz od przypadkowych obliczeń i kombinacyj rachunkowych.

Z rozważań powyższych wynika, że nowe przepisy nie wprowadziły bynajmniej uproszczenia systemu; przeciwnie, skomplikowały go mocno, a co najgorsze, uczyniły go w najwyższym stopniu sztucznym i nieżyciowym. Istnieją, zdaniem naszym, właściwie dwa tylko sposoby prawdziwego uproszczenia systemu, t. j. albo wprowadzenie ryczałtu, albo też wprowadzenie „godzinowego", płaconego według jednolitych, odpowiednio skalkulowanych stawek za cały czas pracy parowozowej, licząc od chwili objęcia służby do chwili rzeczywistego zdania parowozu w parowozowni macierzystej z wliczeniem również pobytu po zdaniu parowozu w parowozowni zwrotnej.

W przekonaniu, że obecne, nie dość jeszcze ustalone stosunki na P. K. P. uniemożliwiają wprowadzenie ryczałtu — zabiegaliśmy o wprowadzenie „godzinowego", płatnego według sformułowanych co dopiero zasad, jako systemu w istniejących warunkach jedynie słusznego i sprawiedliwego i podtrzymujemy nasze wnioski nadal, są one bowiem wyrazem powszechnej i jednomyślnej opinii pracowników parowozowych. Przekonani jesteśmy, że zastosowanie takiego systemu prowadzi rzeczywiście do uproszczenia administracji i może zapewnić przedsiębiorstwu P. K. P. znaczne i wydatne oszczędności na manipulacjach rachunkowych, nie krzywdząc równocześnie personelu.

„GODZINOWE" NA POCIĄGACH POŚPIESZNYCH

Jedynym, rzeczywistym uproszczeniem jest w nowym systemie wprowadzenie jednolitej stawki „godzinowego" dla pociągów pasażerskich, a więc jednakiej dla pociągów pośpieszych i osobowych. M. K. poszło w tym względzie za samorzutnymi, czy też za inspirowanymi wnioskami niektórych organizacyj zawodowych. Przekonani jesteśmy, iż tylko łatwa demagogia mogła podyktować owym organizacjom złożenie podobnego wniosku wzgl. wyrażenie zgody na jego realizację. Zrównanie stawki „godzinowego" na pociągach pośpiesznych ze stawkami na pociągach osobowych doprowadziło przede wszystkim do efektywnego obniżenia należności personelu obsługującego pociągi pośpieszne o 25—30, a nawet i więcej procent w porównaniu z należnościami, obliczonymi według systemu „godzinowo-kilometrowego", co jest wyraźnie sprzeczne z przyrzeczeniami Pana Ministra. Już z tego powodu koncepcja ta powinna być wycofana, inaczej bowiem musiałaby ucierpieć powaga oświadczeń Pana Ministra, złożonych w wykonaniu Jego wysokiego urzędu. Poza tym, wbrew wszystkim możliwym, łatwym, a niewybrednym argumentom — praca przy obsłudze pociągów pośpiesznych jest bezwątpienia dla drużyn parowozowych więcej odpowiedzialna i bardziej wyczerpująca, wymaga większej rutyny i doświadczenia, oraz specjalnych, a wyjątkowych kwalifikacyj. Do prowadzenia tych pociągów wybiera się pracowników o szczególnym uzdolnieniu i o pierwszorzędnych walorach i nie widzimy rozsądnego powodu do pomijania tych oczywistych względów przez zrównanie w poziomie zarobków pracowników prowadzących pociągi pośpieszne z pracownikami prowadzącymi, w łatwiejszych mimo wszystko warunkach, pociągi osobowe. Ponadto system obecny nie może być, już choćby z uwagi na stanowisko Pana Ministra, oderwany w zupełności od poziomu zarobków uzyskiwanych według systemu, który obowiązywał poprzednio, a wobec tego zachodzi konieczność wyrównania straty na zniesieniu „kilometrowego", która to strata jest szczególnie dotkliwa na pociągach pośpiesznych, z uwagi na znaczną ich szybkość, oscylującą obecnie około 100 km na godz. Z tych względów jesteśmy przekonani o konieczności przywrócenia odrębnej, wyższej stawki „godzinowego" dla pociągów pośpiesznych, co nie tylko pozwoli na dochowanie przyrzeczeń Pana Ministra, lecz nad to stanowić będzie spełnienie wymogu słuszności i sprawiedliwości.

WYSOKOŚĆ STAWEK I POZIOM ZAROBKÓW

Stawki „godzinowego", przewidziane w rozporządzeniu z dn. 30.12.1936 ustalone zostały w ten sposób, iż, według posiadanych przez nas obliczeń, powodują one znaczne obniżenie należności. Około 80% pociągów i turnusów wykazuje obniżkę w skali od 10 do 35%, przyczym najwyższą stratę wykazują pociągi pośpieszne oraz osobowe dalekobieżne, te zwłaszcza, które kursują z szybkością większą niż 75 km/godz. Pozostałe 20% pociągów wzgl. turnusów zyskało nadwyżkę, nie przekraczającą jednakże (pomijając sporadyczne wypadki wyjątkowe) 10 — 15%. Rezultat taki uzyskano jednak z reguły tylko przez odpowiednią manipulację czasem przyjęcia i zdania parowozu.

Czas ten ustalono w wielu wypadkach z umysłu fikcyjnie, a ustalone normy przyjęcia i zdania parowozu często nie mają nic wspólnego z rzeczywistością. Administracja P. K. P. posłużyła się nimi przede wszystkim celem wyrównania strat, lub nadwyżek należności w ten sposób ,aby ani straty ani nadwyżki nie przekroczyły z góry ustalonej normy. Nie zawahano się w tym celu naruszyć postanowień M. K. z dn. 30.12.1936 r. już od pierwszego dnia jego mocy obowiązującej. Podczas gdy bowiem rozporządzenie to nakazuje w § 2 ust. (2) pkt. 3 ustalić normy przyjęcia i zdania parowozu dla poszczególnych parowozowni — dyrekcje, na polecenie M. K., ustaliły je odmiennie dla poszczególnych pociągów w tej samej parowozowni. Dla przykładu podajemy np., że istnieją pociągi, które na 11 godzin i 43 minut rozkładowego czasu jazdy mają 18 godzin przyjęcia i zdania, inne zaś, z tej samej parowozowni wychodzące, bądź to nie otrzymały zupełnie dodatku za przyjęcie i zdanie, bądź też, na 15 godzin i 24 minuty rozkładowego czasu jazdy, otrzymały na przyjęcie i zdanie ogółem tylko 30 minut. Sytuacje takie powtarzają się w każdej niemal dyrekcji, a choć większość pociągów nie wykazuje takich jaskrawości, to jednak z reguły, ustalony czas przyjęcia i zdania parowozu ma na celu wyrównanie poziomu należności, a z rzeczywistym czasem przyjęcia i zdania parowozu zgadza się raczej wyjątkowo i przypadkowo.

Pracownicy parowozowi zdają sobie sprawę, iż owe manipulacje stosowane są świadomie w tym celu, aby na jakiś czas zachować pozory, że oświadczenie Pana Ministra, w myśl którego poziom należności nie dozna znaczniejszego obniżenia, zostało uszanowane. Wystarczy jednakże jakakolwiek zmiana w rozkładzie jazdy, lub w planie obsługi pociągów, wystarczy zresztą jedno pociągnięcie pióra, aby stworzona w ten sposób fikcja rozwiała się zupełnie i aby wyszła na jaw rzeczywistość, w postaci znacznego, czasem przekraczającego nawet 50%, obniżenia należności.

Fikcja ta jest zresztą niebezpieczna nie tylko dla personelu, który może być w każdej chwili bez powodu narażony na obniżenie swoich należności, lecz także i dla interesów P. K. P., albowiem usuwa najlepszą, bo finansową kontrolę sprawności administracji, która, dzięki sztywnym normom przyjęcia i zdania parowozu, zwolniona jest od odpowiedzialności za celową organizację i za sprawność pracy przy ładowaniu węgla i podawaniu wody, przy normowaniu czasu i sposobu dojazdu z torów trakcyjnych na tory stacyjne i t. p.

Personel parowozowy nie może w żaden sposób zgodzić się na podobne fikcje. Nie żąda on zapłaty za czas nieprzepracowany, domaga się natomiast, aby ustalono w tym i w każdym innym systemie taki czas przyjęcia i zdania parowozu, jaki w warunkach miejscowych jest istotnie potrzebny i aby mu za taki czas, a nie za krótszy ani też za dłuższy płacono należność. Pracownicy parowozowi nie mogą się również zgodzić na to, aby błędy i niedociągnięcia w obliczaniu stawek pokrywane były sztucznymi i mającymi chwilową tylko ważność kombinacjami rachunkowymi, a wobec tego domagają się podwyższenia stawek dodatku do takiej wysokości ,aby życzeniom i zapewnieniom Pana Ministra stało się zadość nie w sposób sztuczny i chwilowy, lecz w sposób naturalny i trwały, przez odpowiednie ustalenie stawek, tudzież w ten sposób, aby różnice należności w porównaniu z należnościami obliczonymi według dawnego systemu były nieznaczne i takie tylko, jakie wynikają konieczne ze zmiany stosowanych w tym celu zasad.

MANEWRY.

Zgodnie z oświadczeniem Pana Ministra „godzinowe" na manewrach miało być utrzymane w wysokości dotychczasowej. Istotnie stawkę „godzinowego" na manewrach podwyższono do poprzedniej wysokości. Pozwoliło to na utrzymanie zarobków mniejwięcej na poprzednim poziomie tam tylko, gdzie zmiana drużyn odbywa się na linii i tylko pod warunkiem, że drużyna nie przygotowuje parowozu do pracy, ani też nie zdaje i nie wyposaża go w parowozowni. Tam natomiast, gdzie drużyna stawić się musi do przyjęcia parowozu na pewien czas przed rozpoczęciem pracy manewrowej i gdzie zdaje oraz wyposaża parowóz po ukończeniu tej pracy — istnieje obniżka należności o mniejwięcej 10 do 20%, a więc obniżka znaczna, a to dlatego, ponieważ należność za przyjęcie i zdanie parowozu przysługuje tylko parowozom pociągowym. Dotychczasowa praktyka nie jest w tym względzie jednolita we wszystkich dyrekcjach P. K. P., tym niemniej jednak efekt ten, na który bezskutecznie zwracaliśmy uwagę w toku prac nad nowelizacją omawianych przepisów, istnieje w licznych parowozowniach, zwłaszcza mniejszych oraz przy obsłudze parowozów manewrowych przeznaczonych dla celów specjalnych. Ponieważ efekt ten jest wyraźnie sprzeczny z decyzją Pana Ministra wydaną w obecności delegacji naszego Związku, prosimy o jego usunięcie przez przyznanie dodatku godzinowego za czas przyjęcia i zdania parowozu, także i drużynom obsługującym parowozy manewrowe.

Poza tym, pomimo nasze zastrzeżenia, nie zmieniono tekstu postanowień, określających końcowy termin, do którego liczyć się ma służba na manewrach dla wymiaru dodatku. W szczególności utrzymano bez zmiany postanowienie, zawarte w § 2 ust. (11), pkt. 1, w myśl którego dodatek ma być płacony do chwili „ukończenia pracy manewrowej". Umożliwia to potrącanie z czasu pracy manewrowej krótkich, nawet kilkuminutowych przerw, co może również spowodować znaczną obniżkę zarobków, wbrew intencjom Pana Ministra i, co stanowi widoczne pogorszenie poprzednio obowiązujących w tym względzie zasad, które zezwalały na potrącanie przerw w pracy manewrowej przy wymiarze dodatku wówczas tylko, gdy parowóz odesłany został do parowozowni.

DODATEK DLA ZAGŁĘBIA WĘGLOWEGO.

Rozp. M. K. z dn. 30.12.1936 r. nie przewiduje wypłaty specjalnego, 10% dodatku dla drużyn parowozowych, obsługujących pociągi towarowe, kursujące wyłącznie w granicach Zagłębia Węglowego. Dodatek ten przyznany został w uwzględnieniu specjalnych i odrębnych warunków pracy na tym obszarze po dojrzałej rozwadze i po przeprowadzeniu szczegółowych badań. Warunki pracy na wspomnianym obszarze nie uległy zmianie, a wobec tego odmówienie drużynom tam zatrudnionym 10% dodatku uważamy za nieuzasadnione. Próby wyrównania powstałych z tego powodu strat przez odpowiednią manipulację czasem przyjęcia i zdania parowozu nie mają charakteru trwałego, a wobec tego, powołując się na przytoczone powyżej uzasadnienie, prosimy o przywrócenie wspomnianego dodatku.

PRZEOCZENIA.

Mimo, iż rozp. z dn. 30.12.1936 r. jest w porównaniu z rozporządzeniem z dn. 30 maja 1936 r. o wiele bardziej wyczerpujące, nie jest ono wolne od pewnych przeoczeń. I tak np. nie przewiduje ono wyraźnie żadnej należności za czas obsługi parowozu przy płókaniu kotła, oraz przy próbach hamulców i nie rozstrzyga wyraźnie, czy należy opłacać dodatek za czas przyjęcia i zdania, oraz za czas wyposażania parowozów obsługujących pociągi gospodarcze, pomocnicze i t. p. Zachodzi, zdaniem naszym konieczność uzupełnienia przepisów w tym względzie w sposób pozytywny, t. j. przez przyznanie dodatku za wskazane rodzaje pracy ,oraz udzielenia dyrekcjom O. K. P. odpowiednich instrukcyj.

SPOSÓB STOSOWANIA PRZEPISÓW.

Mimo, iż dysponujemy na razie doświadczeniem z jednego tylko okresu obrachunkowego, zanotowaliśmy już pewne wypadki wadliwego stosowania nowych przepisów. Poprzednio wspominaliśmy o zasadniczej kwestii, mianowicie o sprzecznym z przepisami ustalaniu czasu przyjęcia i zdania parowozu dla poszczególnych pociągów, nie zaś dla poszczególnych parowozowni. Ponad to zarejestrowaliśmy wypadki sprzecznego z tekstem stosowania postanowień § 2, ust. (2) pkt. 2. Przepis ten zezwala na potrącanie czasu postoju na stacji zmiany rodzaju pociągu, podczas gdy dyrekcje potrącają również czas postoju na stacji zmiany numeru pociągu, co nie da się pogodzić ani z formalnym brzmieniem przepisów, ani też z warunkami służby. Wreszcie zanotowaliśmy wypadki wypłacania za czas ogrzewania pociągów parowozem pociągowym w stacji zwrotnej dodatku wskazanego w § 2 ust. (13) zamiast dodatku przewidzianego w § 2 ust. (3) omawianych przepisów. Celem ujednostajnienia praktyki i dostosowania jej do rzeczywistej treści przepisów, zachodzi, zdaniem naszym, konieczność wydania dyrekcjom stosownych instrukcyj.

WAGONOWO STREFOWE

Równocześnie z zarządzeniem M. K. z dnia 30 maja 1936 r. o dodatkach godzinowych dla drużyn parowozowych na kolejach normalno-torowych wydane zostało zarządzenie M. K. z tejże daty Nr. P. 6/39/6/36 Dz. Urz. M. K. Nr. 33, poz. 163 o dodatkach

t. zw. wagonowo-strefowych dla drużyn parowozowych na kolejach wąskotorowych. Rozporządzenie to, nie wprowadzając żadnej zmiany, a więc i żadnego uproszczenia obowiązującego poprzednio systemu, obniżyło zarobki drużyn parowozowych na kolejach wąskotorowych w sposób znaczny, bo mniej-więcej o 20%. Pracownicy parowozowi, zatrudnieni na kolejach wąskotorowych mają pełne prawo przypuszczać, iż Pan Minister składając oświadczenie swoje z dn. 10 lipca 1936 r., w którym zapewnił, iż nie dąży do znacznego obniżenia poziomu zarobków i stopy życiowej pracowników parowozowych, nie czynił różnicy pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na kolejach o torze normalnym i między pracownikami, zatrudnionymi na kolejach o torze wąskim. Oparcie o to oświadczenie Pana Ministra i przekonani, że szerokość toru, na którym pracownik jest zatrudniony nie może istotnie decydować o różnicy w sposobie traktowania pracowników, prosiliśmy o stosowne podwyższenie stawek wagonowo-strefowego dla kolei wąskotorowych już w piśmie naszym z dnia 28 lipca 1936 r. Pp/I. Mimo to, sprawa ta nie została dotąd załatwiona, a nawet, o ile nam wiadomo, nie była w M. K. wogóle rozpatrywana. Wobec tego, prosimy ponownie Pana Ministra o wydanie polecenia, aby stawki omawianego dodatku zostały odpowiednio podwyższone.

WYRÓWNANIE ZA OKRES PRÓBNY.

Pracownicy parowozowi przekonani są, iż koszty prac badawczych, prób i obliczeń, zmierzających do uproszczenia administracji winno ponosić w całości przedsiębiorstwo P. K. P. Wbrew temu, pociągnięto do współudziału w kosztach prac badawczych i obliczeń próbnych nad zmianą systemu obliczania należności za czas służby parowozowej także i pracowników parowozowych przez, nieuzasadnione ich zdaniem, obniżenie zarobków w okresie próbnym początkowo o 20, następnie zaś o 10%. Wobec tego, na podstawie powszechnej opinii personelu zwracamy się do Pana Ministra z prośbą o wydanie polecenia aby różnice potrącone pracownikom z ich należności w okresie od dnia 1 czerwca do dnia 30 listopada 1936 r. zostały im zwrócone.

*

W przekonaniu, iż naprowadzone przez nas argumenty dowodzą dostatecznie, iż system wprowadzony z mocy rozp. M. K. z dn. 30 maja 1936 r. i poprawiony w rozp. M. K. z dn. 30 grudnia 1936 r. jest nieodpowiedni, prosimy Pana Ministra o wydanie polecenia ponownego rozpatrzenia wszystkich, związanych z tym systemem zagadnień i oparcia tego systemu na nowych zasadach po myśli przedstawionych przez nas propozycyj. W nadziei, iż prośba nasza zostanie przez Pana Ministra przychylnie załatwiona, prosimy równocześnie o zapewnienie przedstawicielom naszej organizacji możności wzięcia udziału w pracach związanych z dalszym polepszeniem omawianego systemu i przedkładania właściwym organom M. K. dotyczących tej sprawy uwag i wniosków.

Sekretarz generalny w. z. (—) **Pruszyński** | Prezes Związku (—) **Siadak**

SPRAWY SŁUŻBOWE

REORGANIZACJA SŁUŻBY MECHANICZNEJ

Na mocy zarządzenia M. K. z dnia 9. XII. 1936 r. Nr. P. 5—134/31/36 (Dz. Urz. M. K. Nr. 67 poz. 340) zniesione zostały Oddziały Mechaniczne z dniem 1 stycznia 1937 r.

Na czas przejściowy pozostawiono w drodze wyjątku 2 tylko Oddziały Mechaniczne: jeden w **Warszawie** (D. O. K. P. Warszawa), drugi zaś w **Gdańsku** (DOKP. Toruń).

Elektrownie K. P., które dotychczas podlegały Oddziałom Mechanicznym podporządkowane zostały parowozowniom głównym.

W związku z tym zarządzeniem ogłoszono równocześnie (Dz. Urz. M. K. Nr. 67/36 poz. 341) zarządzenie M. K. z dn. 9 grudnia 1936 Nr. P. 5-134/32/36 zawierające zmieniony **statut organizacyjny parowozowni Kolei Państwowych.**

W myśl postanowień statutu, parowozownie dzielą się na główne i pomocnicze. Parowozownie główne podlegają bezpośrednio dyrekcjom okręgowym kolei państwowych zaś parowozowniom głównym podlegają parowozownie pomocnicze. Ponadto parowozowniom głównym podlegają także elektrownie kolejowe z wyjątkiem elektrowni znajdujących się w warsztatach głównych oraz z wyjątkiem elektrowni w DOKP. Warszawa, podległych dotąd Wydziałowi Elektrotechnicznemu, które podlegają mu i nadal.

Parowozownie główne i pomocnicze zawiadują na wyznaczonych sobie odcinkach trakcyjnych posterunkami liniowymi a w szczególności: stacjami trakcyjnymi, stacjami wodnymi i składami opału na linii.

Parowozownia główna obejmuje zasadniczo następujące komórki organizacyjne: 1) **sekcję ogólną** (biuro, ewidencja osobowa, wykazy pracy, statystyka, rachunkowość, sprawozdania techniczne, rejestracja taboru, ewidencja napraw i rewizyj, rysunki i szkice); 2) **sekcję dyspozycji parowozów** (zakres działania określony jest w instrukcji dla dyspozytorów parowozowni — M. 26); 3) **sekcję wyposażenia i rewizji składów pociągowych** (utrzymywanie w stanie należytym, czyszczenie, dezynfekcja, smarowanie, oświetlenie i ogrzewanie wagonów, przygotowywanie składów pociągów, oględziny wagonów, uskutecznianie drobnych napraw); 4) **sekcję utrzymania urządzeń mechanicznych** (rewizja i utrzymanie w należytym stanie inwentarza i urządzeń mechanicznych jak stacji wodnych, żórawi, hydrantów, sprężarni gazu i powietrza, dźwigów, obrotnic i t. p., utrzymywanie, rewizja i naprawa taboru pogotowi ratunkowych i mechanicznych i t. d., utrzymywanie w należytym stanie pociągów sanitarnych, dezynfekcyjno - kąpielowych i odkażalni oraz wag wagonowych); 5) **Warsztaty pomocnicze** (naprawa bieżąca parowozów, rewizje okresowe części parowozowych, naprawa bieżąca wagonów wycofanych z ruchu, naprawa urządzeń mechanicznych i t. d.).

Parowozownie pomocnicze nie dzielą się zasadniczo na komórki organizacyjne, jednakże komórki takie mogą być w nich w razie potrzeby zorganizowane na mocy decyzji Dyrektora K. P. za zgodą M. K.

Na czele parowozowni głównej stoi naczelnik, podlegający bezpośrednio naczelnikowi służby mechanicznej w Dyrekcji. Kompetencje naczelnika parowozowni głównej określone bardzo szczegółowo, obejmują w całości dotychczasowe kompetencje Naczelnika Oddziału Mechanicznego i Naczelnika Parowozowni. Jest on przełożonym (bezpośrednim) pracowników parowozowni głównej i zawiadywanych przez nią posterunków liniowych, przełożonym (pośrednim, za pośrednictwem zawiadowcy parowozowni pomocniczej) pracowników podległych parowozowni pomocniczych i pracowników posterunków liniowych zawiadywanych przez te ostatnie parowozownie oraz przełożonym pracowników służby mechanicznej innych jednostek służbowych w czasie wykonywania czynności służbowych na podległych danej parowozowni głównej odcinkach trakcyjnych.

Na czele parowozowni pomocniczej stoi zawiadowca, podległy naczelnikowi parowozowni głównej a sam będący przełożonym pracowników swej parowozowni oraz pracowników obcych parowozowni podczas pełnienia służby na odcinkach trakcyjnych zawiadywanych przez daną parowozownię pomocniczą.

Odmienną organizację zachowała służba mechaniczna w Warszawie i Gdańsku. Pozostały tam na czas przejściowy Oddziały Mechaniczne, którym podlegają Parowozownie Główne. Oddziały stanowią zatem instancję pośrednią pomiędzy parowozowniami głównymi a wydziałem mechanicznym Dyrekcji. Poza tym istnieją w Warszawie jako odrębne jednostki organizacyjne na szczeblu równorzędnym z parowozowniami głównymi 2 wagonownie: **Warszawa-Zachodnia** (Szczęśliwice) i **Warszawa-Wschodnia** (Grochów). Statut organizacyjny tych wagonowni ogłoszony został w Dzienniku Urz. M. K. Nr. 67/36 pod poz. 342.

PAPIERKOWE BEZPIECZEŃSTWO

W Dzienniku Zarządzeń jednej z Dyrekcji O. K. P. wyczytaliśmy niedawno zarządzenie opatrzone — rzecz oczywista — sążnistą litanią liter i numerów. W zarządzeniu tym Dyrektor kolei, powołując się na przyozdobione również sporą porcją numerów zarządzenie M. K., wyjaśnia, że *„w przypadkach, gdy ruchoma tarcza ostrzegawcza (sygn. ¾) odnosząca się do czynnego semaforu pozostaje przez dłuższy czas nieczynna, nie należy jej unieważniać przez umocowywanie krzyża ukośnego na pionowo ustawionej tarczy. Służbie pociągowej należy wydawać zawiadomienia pisemne w celu zwrócenia szczególnej uwagi maszynisty na sygnały dawane na odnośnym, czynnym, semaforze."*

Chodzi w tym wypadku o sprawę napozór drobną, ważniejszą jednak, niżby się to zdawać mogło na pierwszy rzut oka. Odzwierciadla się w tym zarządzeniu mentalność naszej administracji, ilustruje ono znakomicie panujący wciąż jeszcze na P. K. P. system rządzenia, który pozorami troski o papierowy porządek i formalną poprawność zarządzeń pokrywa lekceważący w gruncie rzeczy stosunek do zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu. Siedzi taki „ktoś", utytułowany i uposażony należycie z racji odpowiedzialności swojej za sprawowanie wysokiego urzędu przy biurku, godzi się spokojnie na to, aby tarcza ostrzegawcza, odnosząca się do czynnego semafora była przez dłuższy czas nieczynna i każe wydawać maszynistom papierki. Wszystko w porządku; dygnitarskie sumienie jest spokojne, dygnitarskiej skórze nic nie grozi.

Jeśli z tego powodu maszynista, wypatrując we mgle lub w śnieżycy z szczególną uwagą „odnośnego" semafora, opóźni pociąg, ten sam dygnitarz z niezmąconym spokojem wymierzy mu karę za opóźnienie, a gdy przypadkiem maszynista sygnału nie dojrzy i nastąpi katastrofa — winien przecież nie. dygnitarz, lecz maszynista, bo zlekceważył, jak ten w Mysłowicach, otrzymane polecenie i wykroczył przeciw obowiązującym przepisom.

Nam jednak, ludziom prostym, nie wtajemniczonym w arkana wyższej sztuki rządzenia kolejnictwem, lecz mimo to, (a może właśnie dlatego?) nie pozbawionym zdrowego rozsądku wydaje się, że jeśli tarcza ostrzegawcza odnosząca się do czynnego semaforu jest zepsuta — to należy ją corychlej naprawić nie zaś wypisywać instrukcje i okólniki, zaopatrywać je w dziesiątki numerów i drukować to wszystko w Dziennikach Zarządzeń.

Wypadnie to bez wątpienia o wiele taniej, a co najważniejsze, będzie nierównie bardzie celowe, pożyteczne i bezpieczne, niż wydawanie maszynistom nowej porcji i tak już nadmiernie licznych papierków.

SKŁADANIE DOWODÓW DZIAŁALNOŚCI NIEPODLEGŁOŚCIOWEJ

Zarządzeniem z dnia 2- listopada 1936 r. Nr. P. 9—2 (89) 36, ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 64/36 pod poz. 326 przedłużyło Ministerstwo Komunikacji termin składania dowodów o działalności niepodległościowej, celem zaliczenia okresów tej działalności do wysługi emerytalnej **do dnia 30-go czerwca 1937 r.**

Z DZIAŁALNOŚCI REFERATU PRAWNEGO CENTRALI

7. Dowód ze świadków. — Pominięcie ofiarowanych dowodów w sprawie wymiaru zaop. emer.

Sprawa kol. Grodzkiego Bolesława (Bydgoszcz).

Kol. Grodzki Bolesław wstąpił do służby w b. kolejnictwie rosyjskim w r. 1902, gdzie przebywał do r. 1921. Służbę tę zaliczyła kol. Grodzkiemu Komisja Weryfikacyjna do wysługi lat w ilości lat 19 mies. 5 i dni 14. Do polskiej służby kolejowej wstąpił Grodzki w r. 1922 i zatrudniony był ostatnio jako maszynista I kl. w parowozowni Bydgoszcz. W roku 1932 kol. Grodzki zwolniony został ze służby z powodu fizycznej niezdolności do pełnienia obowiązków.

Dyrekcja O. K. P. w Gdańsku wymierzyła kol. Grodzkiemu zaopatrzenie emer. przyjmując za podstawę wymiaru okres służby polskiej w ilości lat 14, co zaś dotyczy policzenia służby kolejowej zaborczej, Dyrekcja zażądała przedłożenia dokumentów, stwierdzających, w jakim okresie czasu i do jakiej kasy emerytalnej kol. Grodzki opłacał wkładki, tudzież zaświadczenia, że nie dokonał rozrachunku z kasą emerytalną.

W odwołaniu sporządzonym przy pomocy Referatu Prasowego Centrali powołał się kol. Grodzki na poprzednio już przedłożone przez siebie dokumenty, oraz na zeznanie świadków, którzy stwierdzili wskazane przez władze okoliczności.

Ministerstwo Komunikacji nie uwzględniło odwołania kol. Grodzkiego, wychodząc z założenia, że zeznania świadków nie mogą stanowić dowodu, wystarczającego do ustalenia wysługi lat z służby zaborczej, ani też przynależności do Kasy Emerytalnej i niedokonania rozrachunku z tą kasą, a w następstwie do zaliczenia służby zaborczej do wysługi emer.

Orzeczenie to zaskarżył kol. Grodzki przy pomocy Referatu Prawnego Centrali do N. T. A., który **wyrokiem z dnia 24 lutego 1936 r. l. rej. 3001/33 uchylił je z powodu wadliwego postępowania.**

W uzasadnieniu wyroku stwierdził N. T. A. co następuje:

Skarżący zarzuca wadliwość postępowania i niezgodność z ustawą polegającą na tym, że władza pozwana błędnie nie przyjmuje dowodu ze świadków na fakt służby zaborczej, a następnie, że władza pozwana nie ma prawa pominąć milczeniem przedłożonych dowodów, przeciwnie, obowiązana jest zbadać i ocenić wszystkie przedłożone dowody, a w razie potrzeby, przeprowadzić postępowanie wyjaśniające, a w każdym razie szczegółowo umotywować, dlaczego i na jakiej podstawie dowody te odrzuca i uznaje je za niedostateczne do stwierdzenia prawa skarżącego.

Zarzut powyższy uznał N. T. A. za uzasadniony. Jak wynika z zaskarżonego orzeczenia, **władza pozwana stoi na stanowisku, że zeznania świadków nie mogą stanowić dowodu, wystarczającego na fakt służby zaborczej. Pogląd taki** — jak to już Trybunał niejednokrotnie wypowiedział (np. wyrok z dn. 12 września 1935 r. l. rej. 160/32) **jest niezgodny z ustawą, służba bowiem kolejowa zaborcza, w razie braku urzędowych dokumentów, może być udowodniona za pomocą zeznań świadków.** Również pominięcie zaofiarowanych dowodów zarówno z dokumentów, jak i z zeznań świadków na fakt należenia do kasy emerytalnej i nie podjęcia wkładów, stanowi wadliwość postępowania, albowiem **zgodnie z art. 75 prawa o postępowaniu administracyjnym, odmowna decyzja winna być umotywowana tak pod względem prawnym, jak i faktycznym.** Trybunał przy tym zauważa, że **ocena przedłożonych dowodów należy do władzy pozwanej, ocena ta jednak nie może stać w sprzeczności ze stanem faktycznym.**

W następstwie tego wyroku władze kolejowe uznały prawo kol. Grodzkiego do zaliczenia czasu służby zaborczej, ustaliły jego wysługę emer. na lat 28 i wypłaciły mu tytułem wyrównania zaop. emer. za okres ubiegły około 5.000 złotych.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

NASZA OPOZYCJA

ICH STANOWISKO

Także i B. B. Z. M. zajął, oczywiście, stanowisko wobec nowych, poprawionych przepisów o godzinowym. Ujawnił je Zarząd tego Związku w okólniku Nr. 7/37 z dn. 8 stycznia 1937 r.

Zanim zaznajomimy czytelników z owym stanowiskiem pośpieszamy przede wszystkim złożyć hołd niezwykłej wprost pracowitości Zarządu tego związku. W ciągu 8-miu dni stycznia b. r. (w czym n. b. było 3 dni świąteczne) **zdążył on wydać aż 7 okólników!**

Wracając do rzeczy, donosimy że w okólniku Nr. 7/37 podał BBZM nie tylko tekst nowych przepisów lecz zaopatrzył go ponadto komentarzem. Pozwolimy sobie rozpocząć komentowanie tego komentarza od końca, tam bowiem mieści się jego sens istotny i tam ujawniono właściwy cel jego wydania.

„Zarządzenie, łącznie z niniejszym komentarzem — czytamy w okólniku — *Prezydium Związku podaje, ce-*

lem zaznajomienia ogółu członków z istniejącym stanem rzeczy, a tem sasem uspokojeniu (znowu ta krowoderska polszczyzna! — przyp. Red.) *burzliwych nastrojów wywołanych przez — opozycję".* (Było pierwotnie „Z. Z. M.", ale skreślono i dopisano „opozycję").

Widać z tego, że BBZM. stara się pilnie wykonywać powierzone sobie funkcje i że ten swój obowiązek spełnia nie tylko poprawnie, ale nawet z przesadną nieco gorliwością. Obserwujemy pilnie i bacznie nastroje wśród pracowników parowozowych ale, jak dotąd, nie zauważyliśmy wcale burzliwych nastrojów a więc nie mieliśmy co podsycać. Maszyniści odnoszą się krytycznie do nowych przepisów i podejmują w spokoju i powadze walkę o ich polepszenie. Ale stąd do burzliwych nastrojów jeszcze daleko, a tylko strach przed mocodawcami i obawa odpowiedzialności za to, że nie przeszkodzili burzliwym nastrojom mógł opętać BB ZM. urojeniami nieistniejącego niebezpieczeństwa.

I ta „opozycja" jest niezła. A więc to my stanowimy opozycję, to my zrobiliśmy w związku BBZM. frondę, myśmy zeń wystąpili i my założyliśmy na szkodę naszego zawodu i na przekleństwo przyszłych pokoleń związek konkurencyjny! — Pomysł to zanadto dowcipny aby się zań obrazić. Nam to nie zaszkodzi, ale niedobrze jest jeśli się Zarządowi Związku aż do tego stopnia w głowach pomieszało. W stanie takiego zamroczenia można niejedno fatalne głupstwo popełnić, co zresztą, jak to poniżej udowodnimy, nawet już nastąpiło.

„Jak z powyższego widać — czytamy w innym miejscu — *Ministerstwo Komunikacji uwzględniło w powyższym zarządzeniu... proponowany przez Związek podział pociągów na kategorie. Zniesiono pociągi pośpieszne, a ustalono jedną stawkę dla pociągów pasażerskich i drugą dla pociągów towarowych. Zatem postulat związku został uwzględniony."*

Ze zdumieniem dowiadujemy się że istniejący od stu lat podział pociągów ustanowiony został dopiero w r. 1936 na propozycję B. B. Z. M. i mimo zapewnień p. Drożyńskiego nie zauważyliśmy dotąd aby pociągi pośpieszne zostały rzeczywiście zniesione. Dobrze jednak wiedzieć, zanotować i podać do wiadomości pracowników parowozowych, że to właśnie B. B. Z. M. jest sprawcą obniżki godzinowego na istniejących mimo wszystko pociągach pośpiesznych o 30 i więcej procentów i że się tym czynem, szkodliwym i wręcz niepoczytalnym chwali i szczyci.

„Za przesądzoną z góry — czytamy dalej — *należy uznać kwestię przyjęcia i zdania parowozu po pracy manewrowej. Ministerstwo Komunikacji kwestię tę nie chce już rozpatrywać i pozostawi ją zapewne bez jakichkolwiek zmian, mimo usilnych zabiegów z naszej strony, położonych w tym kierunku".*

Nam się wydaje, że zabiegi B. B. Z. M. zostały „położone" we wszystkich kierunkach i to na obie łopatki, nie rozumiemy jednak po co wogóle zabiegi owe czynili skoro zapewniają, że kwestia była z góry przesądzona. Mamy pewne podstawy przypuszczać, że sprawa nie przedstawia się aż tak beznadziejnie jak p. Drożyński opowiada, na wszelki jednak wypadek rozbrajająca jest ta wspaniałomyślna rezygnacja. Pominięcie czasu przyjęcia i zdania parowozu w służbie przetokowej obniża zarobki licznych drużyn o 10—20% i to wbrew wyraźnej a niedwuznacznej decyzji p. Ministra. A p. Drożyński macha sobie na to ręką i każe uspakajać burzliwe nastroje. Zapewne po to, aby się należycie zasłużyć i przypodobać swoim mocodawcom. Nam naplewat' na eto, a Gospodu Bogu prijatno — jak mawiał ongi Siemion Siemionowicz.

I wreszcie korona i punkt szczytowy omawianego komentarza:

„Oznaczenie łącznego czasu na przyjęcie i zdanie parowozu — dowodzi okólnik — *w sumie 2½ godziny przyczyni się do poprawy stosunków pracy w parowozowniach, bowiem dłuższe okresy mogą być stosowane jedynie za zgodą Ministerstwa Komunikacji".*

„Skończyły się zatem — woła z triumfem p. Drożyński — *5 czy 6-cio godzinne postoje pod składami opałów, jak to miało miejsce dotychczas."*

Nie chcieliśmy oczom własnym wierzyć, czytając ten ustęp. A jednak tak stoi wyraźnie napisane w „komentarzu" p. Drożyńskiego. Skąd spadł, z byka czy z księżyca i za co uważa swoich członków? Trudno osądzić czy jest to nieprawdopodobna i bezdenna jakaś naiwność, czy też świadome mydlenie oczu kolegom, którzy zaufali temu człowiekowi i obdarzywszy go mandatem prezesa złożyli w jego ręce straż nad najżywotniejszymi swymi interesami zawodowymi.

Nie chcemy już dłużej znęcać się nad komentarzem i jego autorem, bo nam poprostu wstyd za organizację, do której bądź co bądź należą nasi koledzy zawodowi.

Radzimy jednakże wam pp. prowodyrzy opozycji, tym razem prawdziwej, abyście się opamiętali we własnym swoim interesie. Jeżeli was już po to trzymają, popierają i protegują, abyście chwalili i uspokajali, róbcież to przynajmniej nieco inteligentniej i zgrabniej, bo się inaczej zniecierpliwią i wymówią wam posadę.

BEZPRAWNE GROŹBY

B. B. Z. M. ulega w czasach ostatnich coraz to wyraźniej i coraz to szybciej modnej obecnie „dekompozycji". Skończyły się błogie dni wyrabiania awansów i przydziałów, minęła złotodajna epoka subwencyj, zobojętnieli i odsunęli się urzędowi agitatorzy, a nawet i sam Wysoki Protektor stracił co-nieco z wszechmocnych swych wpływów. Na przykładzie godzinowego unaoczniła się jaskrawo i plastycznie właściwa rola i właściwe zadanie powierzone tej organizacji do spełnienia wśród maszynistów. Wewnątrz, w samym „łonie", też nie wszystko jest w porządku. Jakieś posądzenia, jakaś nieufność do „samego" prezesa, jakieś komisje...

Nic też dziwnego, że co śmielsi i co wstydliwsi członkowie wypisują się z tej organizacji i że objaw ten nabiera charakteru masowego. Nie można się oczywiście i temu dziwić, że zarząd B. B. Z. M. usiłuje ów pęd pohamować i że stara się uciekinierów za wszelką cenę zatrzymać w swoich szeregach, a gdy się to nie udaje — przynajmniej parę jeszcze składek od nich zainkasować. Dawniej posługiwano się w tym celu tu i ówdzie pośrednictwem przełożonych, którzy wzywali dezerterów przed swoje oblicze i przekonywali ich dosadnie o niewłaściwości ich postępku. Dziś, gdy sposób ten zaczyna coraz to częściej zawodzić — posuwa się zarząd B. B. Z. M. nawet do prób wymuszenia, stosując wobec występujących członków bezprawne i nieuzasadnione groźby.

Doręczono nam w oryginale pismo Zarządu Głównego B. B. Z. M. z dn.

26 kwietnia 1936 r. Nr. 2960/36 zaopatrzone własnoręcznym podpisem pp. Drożyńskiego i Zwolińskiego oraz okrągłą pieczęcią tej organizacji, w którym wspomniani panowie pouczają jednego z byłych swoich członków, że ponieważ korzystał w okresie obecnego roku budżetowego z zapomogi chorobowej w wysokości zł. 24.— obowiązany jest, stosownie do postanowień przepisów prawa o stowarzyszeniach" do opłacenia składek członkowskich do końca roku budżetowego. W razie oporu grożą pp. Drożyński i Zwoliński temu członkowi pociągnięciem do odpowiedzialności sądowej na podstawie „wyżej powołanych przepisów prawa o stowarzyszeniach".

Nie chcemy ani na chwilę posądzać pp. Drożyńskiego i Zwolińskiego, że „prawa o stowarzyszeniach" nie czytali lub że czytając — nie zrozumieli. Jeśli zaś czytali i zrozumieli, to posiadają pełną świadomość, że ich groźby są bezprawne a ich pretensje niczym nieuzasadnione. Prawo o stowarzyszeniach (rozp. Prez. z dn. 27.X.1932 Dz. U. R. P. Nr. 94 poz. 808) nie zawiera wcale takich „postanowień przepisów", któreby upoważniały pp. Drożyńskiego i Zwolińskiego do wysuwania groźb i żądań podobnych. Przeciwnie, postanawia ono wyraźnie w art. 5 ust. 1., że nie wolno ograniczać

możności występowania ze stowarzyszenia. W ustępie 3-cim tego artykułu zezwala wprawdzie omawiane prawo na ustanowienie w statucie obowiązku opłaty składek członkowskich za czas do końca roku obrachunkowego, ale pp. Drożyński i Zwoliński, przepisując na swój użytek słowo w słowo nasz statut, zapomnieli umieścić w nim takie postanowienie, o czym aż zanadto dobrze wiedzą.

W ten zatem, o tyle sprytny o ile nie całkiem uczciwy sposób usiłuje B. B. Z. M. ratować swoję egzystencję a przyznać trzeba, że mu się to z powodu braku uświadomienia, strachliwości i niezaradności licznych naszych kolegów niejednokrotnie udaje. Sądzimy jednakże, że po tym wyjaśnieniu nie uda się już podobna sztuczka ponownie.

Pozostanie natomiast wspomnienie sposobów i sposobików stosowanych przez tę praworządną i bogobojną organizację. Rozumiemy wprawdzie, że, jak to mówią, tonący chwyta się brzytwy, ale wiemy również, że nawet zbankrutować można z godnością do czego jednak, jak widać, nie wszyscy są zdolni.

INOWROCŁAW

Pożegnanie kol. kol. Kurka i Basandowskiego. Dnia 29. XI. 1936 odbyła się w Inowrocławiu, staraniem Zarządu miejscowego Koła Z. Z. M. uroczystość pożegnania dwuch zacnych i ogólnie poważanych kolegów **Kurka Wojciecha i Basandowskiego Władysława,** którzy po długoletniej służbie odeszli w zasłużony stan spoczynku.

Przewodniczący Koła kol. **Tyloch** podniósł w serdecznych słowach zalety odchodzacych na emeryturę kolegów jako dobrych obywateli kraju i wzorowych pracowników oraz kolegów a zarazem wiernych członków Z. Z. M. W dowód uznania wręczył kol. **Tyloch** kolegom - emerytom w imieniu Koła skromne upominki życząc im od siebie i od wszystkich członków Koła Inowrocław powodzenia na dalszej drodze życia.

Następnie zabrał głos obecny na uroczystości Prezes Okręgu poznańskiego Z. Z. M. kol. **Sporny,** który podziękował imieniem organizacji kolegom - emerytom za długoletnią współpracę i za wytrwanie w złej i dobrej doli przy sztandarze Związku i życzył im w imieniu Zarządu Głównego i Okręgowego długich lat zdrowia i pomyślności życiowej.

Kol. **H. Stasinowski,** który z powodu służby nie mógł uczestniczyć w uroczystości, przysłał z drogi, — jako były uczeń i pomocnik kol. **Kurka** — mistrzowi swemu własnoręcznie, pięknie i artystycznie wykonany telegram z życzeniami.

W miłym i serdecznym nastroju spędzili licznie zebrani koledzy czas dłuższy na wspólnej pogawędce koleżeńskiej a uroczystość ta pozostanie długo w pamięci wszystkich jej uczestników jako świadectwo serdecznych węzłów koleżeńskich łączących drużyny parowozowe parowozowni Inowrocław.

WYDAWNICTWA M. K.

Nakładem Ministerstwa Komunikacji ukazała się ostatnio aktualna praca inż. E. Raabego p. t.

„Kolejki linowe".

Podręcznik omawia wyczerpująco wszystkie zagadnienia techniczne, związane z budową, konstrukcją i eksploatacją górskich kolejek linowych ilustrując je wyczerpująco na przykładzie kolejki linowej na Kasprowy Wierch.

Przystępna cena podręcznika (3 zł za egzemplarz) umożliwia nabycie każdemu, kto interesuje się tym aktualnym problemem.

Podręcznik nabywać można po cenach normalnych w Redakcji „Maszynisty" bądź bezpośrednio, bądź drogą organizacyjną za pośrednictwem kół miejscowych.

PODZIĘKOWANIA

Zarządowi Koła Z. Z. M. w Inowrocławiu oraz wszystkim Kolegom, którzy wzięli udział w uroczystym wieczorze pożegnalnym z okazji przejścia naszego w stan spoczynku składamy tą drogą najserdeczniejsze podziękowanie, zapewniając, że zachowamy na zawsze w pamięci ten, tak miły i pochlebny dla nas dowód serdecznej koleżeńskiej przychylności.

Kurek Wojciech, Basandowski Wład.
em. masz. I kl. em. masz. II kl.

W poczuciu wdzięczności wyrażam tą drogą serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy służyli nam radą, pociechą i pomocą w ciężkich dla nas chwilach po tragicznej śmierci męża i ojca naszego, ś. p. Eryka Olińskiego, maszynisty P. K. P. parow. Toruń-Przedmieście, padłego na posterunku służbowym w dniu 24.XII 1936 roku oraz wszystkim, którzy wzięli udział w oddaniu mu ostatniej posługi.

W szczególności dziękujemy władzom P. K. P. za ułatwienie formalności, związanych z przewiezieniem zwłok, Zarządowi Okręgowemu Z. Z. M. za wzięcie udziału w pogrzebie, Zarządom Kół Bydgoszcz, Grudziądz, Toruń i Kutno. Z. Z. M. za nadesłanie delegacyj ze sztandarem oraz licznym kolegom ś. p. zmarłego, za udział w pogrzebie, pp. Szubrychowi, Gręźlikowskiemu i zawiadowcy stacji Terespol, p. Zielińskiemu, za zajęcie się sprowadzeniem zwłok z Terespola do Torunia, zaś Zarządowi Koła Z. Z. M. i p. Kowalskiemu za urządzenie pogrzebu oraz Centrali za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Teresa Olińska z synami.

*

Zarząd Koła Z. Z. M. **Warszawa-Wschodnia** komunikuje, iż drużyny parowozowe parowozowni Warszawa - Wschodnia złożyły na F. O. N. drogą dobrowolnych ofiar sumę zł. 173. Suma ta przekazana została do P. K. O. na konto czekowe Nr. 6.

Do rejestru Spółdzielni 60 Tarnowskie Góry wpisano dnia 3 grudnia 1936 r. przy firmie Spółdzielnia Maszynistów Kolejowych i Kandydatów na Maszynistów Spółdzielnia z ogran. odp. w Tarnowskich Górach, że likwidatorzy Piotr Borkowski i Józef Walusz ustąpili. Na ich miejsce zostali powołani Wacław Siadak i Edmund Janus. — Sąd Okręgowy w Katowicach.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250,—, ½ strony — zł. 150,—, ⅓ strony — zł. 100,—, ¼ strony — zł. 85,—, ⅛ strony — zł. 50,—, 1/16 strony — zł. 30,—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15